

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai

Gedimino pr. 11, Vilnius

info@lrvt.lt

Dėl Lietuvos Respublikos valstybinio kelių fondo įstatymo, Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 nuostatų ir susijusių teisės aktų pakeitimo (TAP-25-448) (25-4381(2), (25-4381(3)))

2025 gegužės 28 d. Nr. 013

Vilnius

Transporto Inovacijų Asociacija (toliau – TIA) – vienijanti ir atstovaujanti 87 transporto sektoriaus narius – susipažino su Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje paskelbtu Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 ir kitų susijusių teisės aktų pakeitimu ((TAP-25-448) (25-4381(2), (25-4381(3))) (toliau – Projektas) ir šiuo raštu išreiškia savo poziciją dėl šio Projekto.

Kaip teigiama LRVK išvadoje, atsižvelgus į Direktyvos (ES) 2022/362 nuostatas, siūloma nustatyti, kad kelių rinkliavą sudaro infrastruktūros ir išorinių kaštų įmokos, kelių rinkliavos dydžiai turi būti sudaryti iš šių įmokų ir proporcingi transporto priemonės taršos kiekiui ir keliais nuvažiuotam atstumui. Šiuo metu Kelių rinkliavos ribiniai tarifai yra nustatyti KPPPF įstatyme (įsigaliojusių 2026-01-01). Pagal siūlomus pakeitimus Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodiką tvirtintų Vyriausybė. Vyriausybės įgaliota institucija, įstaiga arba įmonė, vadovaudamasi Kelių rinkliavos dydžių nustatymo metodika, apskaičiuotų kelių rinkliavos dydžius ir juos patvirtintų.

Iš esmės pritariame Projektui, jis yra savalaikis ir turi galimybę užtikrinti adekvatesnį mokesčių surinkimą kelių infrastruktūrai. Tuo pačiu, siūlytume įstatymo lygmeniu įtvirtinti nuostatas susijusias su transporto sektoriaus žalinimo tikslais, kurie yra įvardinti Lietuvos strateginiuose dokumentuose. Taip būtų sukurtos paskatos vežėjams keisti savo transporto parkus ir investuoti į alternatyviu kuru varomas transporto priemones. Siekiant šio tikslo, prašome rasti tinkamą teisinį būdą nustatyti išimtis netaršiam sunkiajam transportui.

Atkreiptinas dėmesys, jog Alternatyviųjų degalų įstatyme (ADI) yra įtvirtintos sąvokos „netarši transporto priemonė“ (*biometanas kaip low-emission*) ir „visai netarši sunkioji transporto priemonė“ (*zero-emission*).

Tačiau ADI sąvokos nėra suderintos su Direktyvos sąvokomis, todėl, šiuo atveju, apmokestinimo klausimais, mūsų nuomone, svarbu vartoti apmokestinimo Direktyvos sąvokas.

Pagal Direktyvos nuostatas:

- (i) „netarši sunkioji transporto priemonė“ (*zero-emission vehicles*) – tai bet kuri iš šių transporto priemonių: **a)** sunkioji motorinė transporto priemonė be vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, išmetančiu ne daugiau kaip 3 g CO₂/(t-km) arba 1 g CO₂/(p-km), kaip nustatyta pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį; **b)** sunkioji transporto priemonė be

vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, išmetančiu ne daugiau kaip 1 g/kWh CO₂, kaip nustatyta pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones, arba išmetančiu ne daugiau kaip 1 g/km CO₂, kaip nustatyta pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones, jei išmetamas CO₂ kiekis nebuvo nustatytas pagal Reglamentą (ES) 2017/2400;

- (ii) „mažataršė sunkioji transporto priemonė“ (*low-emission heavy-duty vehicles*) – sunkioji transporto priemonė, kuri nėra netarši sunkioji transporto priemonė, bet kurios savitasis išmetamo CO₂ kiekis mažesnis nei pusė visų pogrupio, kuriam priskiriama transporto priemonė, transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės, nustatytos pagal I priedo 2.3.4 punktą.

Atitinkamai, šiame rašte toliau bus vartojamos sąvokos tokios, kokios numatytos kelių apmokestinimo Direktyvoje.

1. Siūlome taikyti mažiausias įmanomas kelių rinkliavas netaršioms (angl. ZEV – Zero Emission Vehicles) N3 kategorijos transporto priemonėms (šiuo metu t. y. elektra ir vandeniliu varomos priemonės).

Šiuo metu Lietuvoje registruota iki 10 vnt. N3 kategorijos elektra varomų vilkikų ir nei vieno vandeniliu varomo vilkiko. Kad rinkta pajustų paskatą ir investuotų į 2-3 kartus brangesnius sprendimus nei pvz. *euro 6* dyzeliu ar benzinu varomi vilkikai, reikia mažiausiai 7 m. laikotarpio išimties. Tikėtina, kad net ir tuo laikotarpiu, nulinės taršos vilkikai nesudarys kritinės masės Lietuvos vilkikų parko. Atitinkamai, netgi visiškai atleidus nulinės taršos vilkikus nuo infrastruktūros mokesčio, tokios išimties kaštai Lietuvos kelių biudžetui neviršytų 3-5 mln. eurų per visus 7 metus (skaičiuojant, kad Lietuvoje nuperkama apie 500 vnt. vilkikų vietinės rinkos pervežimams kasmet ir vieno vilkiko rida mokamais keliais per metus yra 50.000 km ir vertinant, kad elektra varomų vilkikų įsigijimas neturi šansų būti didesnis nei 20-25% nuo bendro kiekio.

Atkreipiame dėmesį, kad iki 2026-01-01 galiojančioje KPPPF¹ redakcijoje (6 str. 3 dalies 10 punktas) yra numatyta, kad nuo kelių naudotojo mokesčio yra atleidžiami visi „grynieji elektromobiliai ir vandenilio dujomis varomi automobiliai“, nepriklausomai nuo kategorijos. Atitinkamai, taikydama išimtis / nuolaidas netaršių transporto priemonių valdytojams, įskaitant N3 kategorijos transporto priemonėms, Lietuva elgtųsi nuosekliai ir išlaikytų savo ankstesnės politikos tęstinumą.

2. Kol elektra varomos sunkiosios transporto priemonės technologiškai nėra pakankamai išvystytos ir tokia alternatyva vis dar labai brangi, biometanu varomos sunkiosios transporto priemonės yra reali galimybė sumažinti naftos degalų vartojimą sunkiojo transporto srityje. Atitinkamai, siūlome taikyti mažiausias įmanomas kelių rinkliavas biometanu varomoms sunkiosioms transporto priemonėms, mažiausiai N2-N3 ir M3 kategorijoms priskirtoms transporto priemonėms.

Atkreipiame dėmesį, kad Lietuvos Nacionaliniame energetikos ir klimato srities veiksmų plane 2021-2030 m. yra numatyta (PPP scenarijus), kad 2030 metais

¹ Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas (Žin., 2000, Nr. 92-2873; 2001, Nr. 112-4089; 2004, Nr. 171-6302; TAR, 2014-05-27, Nr. 2014-05729)

biodujų transporto sektoriuje suvartojimas turėtų pasiekti 83 tūkst. t. Tokiam biodujų (biometano) suvartojimui Lietuvoje reikia bent 3200 sunkvežimių ir autobusų, varomų biometanu. Lyginant su situacija, kai šiuo metu Lietuvoje registruotų N1, N2, N3, M2, M3 kategorijos transporto priemonių, pritaikytų CNG ir LNG naudojimui, skaičius siekia 598, iš kurių tik mažiau nei pusė naudoja biometaną. Pagrindinė šio kuro dalis planuojama būti pagaminta Lietuvoje, todėl paramos suteikimas biometanu varomoms sunkiosioms transporto priemonėms netiesiogiai prisidėtų ir prie biometano gamybos vystymo Lietuvoje.

Kaip ir elektromobilių atveju, siekiant priimti sprendimą investuoti į biometanu varomas sunkiąsias transporto priemones (priimti investicinį sprendimą lyginant įsigijimo ir eksploatavimo sąnaudas), vežėjams yra reikalingas mažiausiai 7 metų trukmės užtikrinimas, kad kelių rinkliavos mažesnės taršos transporto priemonėms nebus keičiamos. Tokia garantija turėtų būti nustatyta įstatymo lygmeniu.

3. Svarstant aukščiau pateiktus siūlymus svarbu atkreipti dėmesį, kad Direktyva 1999/62 įpareigoja valstybės nares diferencijuoti *infrastruktūros įmoką* sunkiosioms transporto priemonėms, priklausomai nuo CO₂ emisijų (Direktyvos 7ga str. 1 d.).

Infrastruktūros įmokos diferencijavimo pagrindus numato Direktyvos 7ga str.:

- 2 dalyje nurodoma, kad valstybės narės nacionalinėje teisėje turi nustatyti penkias CO₂ emisijos klases, kurių 4 klasei priskiriamos mažataršės sunkiosios transporto priemonės (*low-emission heavy-duty vehicles*), o 5 klasei – netaršios transporto priemonės (*zero-emission vehicles*).
- 3 dalyje nurodoma, kad 2-5 klasei turi būti taikomos sumažintos infrastruktūros įmokos, tai reiškia, kad 1 klasei turi būti taikoma viso dydžio infrastruktūros įmoka, o kitoms - taikomos nuolaidos. 4 klasei nuolaida turi sudaryti 30-50%, 5 klasei – nuo 50 iki 75% nuolaida.

Siekiant įgyvendinti tokį siūlymą siūlome papildyti KPPPFĮ pakeitimo įstatymo² 6 straipsnį 3¹, 3², 3³ dalimis, kuriose išpildoma Direktyvos 7ga str. 1 d. valstybės narėms nustatoma pareiga:

“3¹ Infrastruktūros įmoka turi būti diferencijuojama priklausomai nuo CO₂ taršos klasės:

1) <...>

2) 4-a CO₂ taršos klasė – mažataršės sunkiosios transporto priemonės;

² LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 2, 6, 9 STRAIPSNIŲ IR 2, 5 PRIEDŲ PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 6(1) STRAIPSNIU ĮSTATYMO NR. XIII-3420 1, 2, 7 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR 5 STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS ĮSTATYMO projektas. Registracijos numeris. 25-4387(2)

3) 5-a CO₂ taršos klasė – netaršios transporto priemonės.“

„³² Sumažintas infrastruktūros mokestis taikomas transporto priemonėms, priskiriamoms 2-ai, 3-iai, 4-ai ir 5-ai CO₂ taršos klasei, šia tvarka:

1) 2-a CO₂ taršos klasė – 5 %–15 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO₂ taršos klasei taikomu mokesčiu;

2) 3-ia CO₂ taršos klasė –15 %–30 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO₂ taršos klasei taikomu mokesčiu;

3) 4-a CO₂ taršos klasė – 30 %–50 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO₂ taršos klasei taikomu mokesčiu;

4) 5-a CO₂ taršos klasė – 50 %–75 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO₂ taršos klasei taikomu mokesčiu.”

„³³ Dėl infrastruktūros įmokos diferencijavimo įstatymo numatytos diskrecijos ribose sprendimą priima Vyriausybė. Jeigu Vyriausybė keičia savo sprendimą dėl infrastruktūros įmokos nuolaidos dydžio, toks pakeitimas galioja transporto priemonėms, kurios įregistruotos po Vyriausybės nutarimo įsigaliojimo, ir transporto priemonėms, kurių amžius yra didesnis kaip 7 metai.“

4. Analogiškai siūlome taikyti mažiausią įmanomą išorinių kaštų rinkliavą netaršioms transporto priemonėms ar biometanu varomoms transporto priemonėms, siekiant paskatinti transporto sektoriaus žaliųjų tikslų įgyvendinimą.

Šiuo atkreipiame dėmesį, kad išorinių kaštų įmokos CO₂ dedamoji yra nustatoma pagal taisykles, kurias nustato Direktyvos 7c str. (šios taisyklės yra privalomos). Čia nurodoma, kad **(i)** CO₂ dedamoji yra nustatoma taikant IIIc priede nurodytas vertes; ir **(ii)** valstybė narė gali pasirinkti susigrąžinti tik dalį išorinių kaštų, kurie paskaičiuoti pagal IIIc priedo nuostatas.

IIIc priede nurodoma, kad mažataršėms sunkiosioms transporto priemonėms yra taikomas reikšmingai sumažinta CO₂ įmoka, o netaršioms transporto priemonėms CO₂ dedamosios dydis prilyginamas nuliui.

Mūsų nuomone, Lietuvos vežėjų transporto parkas reikalauja esminio atnaujinimo, todėl Lietuva turėtų skatinti perėjimą ne tik prie netaršių transporto priemonių, bet ir prie mažataršių transporto priemonių. Atitinkamai siūlome įstatyme numatyti, kad: **(i)** išorinių kaštų CO₂ įmoka yra diferencijuojama pagal Direktyvos IIIc priede numatytas vertes; o **(ii)** mažataršių transporto priemonių atžvilgiu susigrąžinti tik dalį išorinių kaštų, kaip tai leidžia Direktyvos 7c str.

Šiame kontekste svarbu pastebėti, kad IIIc priedas yra taikomas *sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms*. Direktyvos 7cb str. 2 d. nurodo, kad “Vietos autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams valstybės narės gali pasirinkti taikyti tokias pačias arba mažesnes vertes nei tos, kurios taikomos sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms.”. Mūsų nuomone, valstybė turėtų taikyti

mažataršiams ir netaršioms autobusams mažesnę CO₂ dedamąją, kadangi visuomenės nariams pasirinkus keliauti autobusu, jie automatiškai mažina lengvųjų automobilių išmetamą CO₂ kiekį (tokia logika ir grindžiamas Direktyvos 7cb str. numatytas leidimas autobusams taikyti mažesnes įmokas nepaisant jų masės ir taršos).

Atitinkamai siūlome papildyti KPPPFĮ pakeitimo įstatymo³ 6 straipsnį 3⁴ dalimi:

“3⁴. Nustatydama išorinių kaštų įmoką taikomą mažataršioms sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms Vyriausybė gali nuspręsti susigrąžinti tik tam tikrą išorinių kaštų procentinę dalį. Nustatydama išorinių kaštų įmoką vietiniams ir tolimojo susisiekimo autobusams, kurie atitinka mažataršės ar netaršios transporto priemonės kriterijus, Vyriausybė taiko tokias įmokas, kurios taikomos netaršioms sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms.”

5. Kaip jau minėta, vežėjai priima sprendimą investuoti į transporto priemones vertindami transporto priemonės įsigijimo ir eksploatavimo kaštus, kurių vienas, - infrastruktūros įmokos dydis. Jeigu valstybė suteiks garantiją dėl nuolaidos taikymo visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, vežėjai galės tiksliau palyginti transporto priemonių įsigijimo ir eksploatavimo kaštus ir priimti sprendimą dėl brangesnių, tačiau mažiau taršių transporto priemonių įsigijimo. Atitinkamai, siūlome įstatyme numatyti, kad keičiant mažiau taršioms transporto priemonėms taikomų nuolaidų / sumažintų rinkliavų dydį, toks pakeitimas būtų taikomas tik naujai įregistruotoms transporto priemonėms, t.y. neturėtų įtakos anksčiau vežėjų padarytų investicinių sprendimų skaičiavimams. Tokią garantiją suteikiantis pakeitimas pateiktas aukščiau (žr. Siūlomą 3³ d.).

Pagarbiai,

Transporto inovacijų asociacijos direktorė

Rugilė Andziukevičiūtė-Buzė



³ LIETUVOS RESPUBLIKOS KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS FINANSAVIMO ĮSTATYMO NR. VIII-2032 2, 6, 9 STRAIPSNIŲ IR 2, 5 PRIEDŲ PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 6(1) STRAIPSNIU ĮSTATYMO NR. XIII-3420 1, 2, 7 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR 5 STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS ĮSTATYMO projektas. Registracijos numeris. 25-4387(2)